

## AS DISPUTAS DISCURSIVAS A PARTIR DA IMPLANTAÇÃO DO METRÔ DE SALVADOR

Valdéria Santos de Souza Fernandes<sup>1</sup>

Lara Carolina Miranda da Silva<sup>2</sup>

Elisângela Souza Neves<sup>3</sup>

Itania Maria da Mota Gomes<sup>4</sup> - orientadora

**Resumo:** Propomos neste artigo, a partir dos Estudos Culturais, analisar quais disputas discursivas a implantação da rede metroviária da cidade de Salvador, capital do estado da Bahia, tem gerado, tendo em vista as transformações sociais, culturais e econômicas ocorridas na cidade. Nosso corpus consiste desde matérias de jornais locais e nacionais disponíveis online, postagens nas redes sociais *Facebook*, *Instagram* e *Youtube* e discursos oficiais nos sites da CCR Metrô, empresa que administra o sistema de transporte metroviário e sites da prefeitura e do governo do estado. Para a seleção desses discursos como objetos de análise, a fim de obter dados qualitativos para investigação, adotamos o método de busca pela internet com as palavras chaves “metrô de Salvador”, “Ccr Metrô” e “sistema metroviário” e para as redes sociais utilizamos hashtags iguais. Para separarmos os excertos que foram para a análise, identificamos os três principais eixos discursivos mais reiterados, à saber, modernidade, mobilidade e desigualdade, não descartando entretanto, alguns eixos transversais a esses temas, a exemplo do eixo segurança. Como referência em Estudos Culturais, trouxemos a obra de Itânia Gomes e Jeder Janotti Junior (2011), e Stuart Hall (2016). Este último também é referência para a análise do discurso, em acompanhamento às ideias de Michel Foucault (1988). Ao final, em busca de abordagens possíveis lançamos mão de contribuições de Renato Ortiz (1994) ao tratar sobre a modernidade brasileira que está muito imbricada com o signo do progresso e da civilização.

Palavras-chave: Cultura, Comunicação, Discurso, Mobilidade, Modernidade.

### Introdução

Idealizado inicialmente em 1985, dentro da gestão do prefeito Mário Kertész<sup>5</sup> os projetos para implantação do metrô de Salvador iniciaram-se em 1997. Três anos depois, no ano 2000, começava a construção do metrô de Salvador, na gestão do então prefeito Antônio Imbassay. Inconcluso, o projeto metroviário passou pelas duas gestões

<sup>1</sup> Graduanda em Comunicação com habilitação em Produção em Comunicação e Cultura da Faculdade de Comunicação da Universidade Federal da Bahia, membro do Centro de Comunicação Democracia e Cidadania CCDC - UFBA. E-mail: [valdiriasouzafernandes@gmail.com](mailto:valdiriasouzafernandes@gmail.com)

<sup>2</sup> Graduanda em Comunicação com habilitação em Produção em Comunicação e Cultura. E-mail: [contatolaramiranda@gmail.com](mailto:contatolaramiranda@gmail.com)

<sup>3</sup> Graduanda em Comunicação com habilitação em Jornalismo. E-mail: [elineves06@gmail.com](mailto:elineves06@gmail.com)

<sup>4</sup> Esse artigo foi apresentado como avaliação final da disciplina de graduação Comunicação e Cultura Contemporânea, orientado pela professora Dra. Itania Maria Mota Gomes, no curso de Comunicação da Faculdade de Comunicação da Universidade Federal da Bahia. E-mail: [itaniagomes@gmail.com](mailto:itaniagomes@gmail.com)

<sup>5</sup> Wikipédia. Metrô de Salvador:

[https://pt.wikipedia.org/wiki/Metr%C3%B4\\_de\\_Salvador#Estat%C3%ADsticas](https://pt.wikipedia.org/wiki/Metr%C3%B4_de_Salvador#Estat%C3%ADsticas)

do prefeito João Henrique, quando, em 2013, na gestão de Antônio Carlos Magalhães Neto (ACM Neto), a administração do metrô saiu das mãos da prefeitura, devido às diversas paralisações nas obras, para as mãos do Governo do Estado da Bahia. Nesse período, o projeto passou a receber investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)<sup>6</sup> do governo federal.

Em 2014, ano da Copa do Mundo no Brasil, o metrô soteropolitano passou a funcionar em fase de testes. A operação comercial do novo sistema de transporte ocorreu em 02 de janeiro de 2016 e, ainda hoje, aguarda a inauguração de novas estações. A última, na região de Águas Claras, é prevista para 2020<sup>7</sup>. No total, R\$ 4,7 bilhões<sup>8</sup> foram investidos no sistema metroviário, em contrapartida aos R\$ 308 milhões<sup>9</sup> de dólares previstos.

Quatorze anos depois do início das obras da implantação do novo sistema de transporte, observamos uma multiplicidade de discursos na mídia local, nacional e principalmente nas redes sociais. Desde veículos jornalísticos, até programas de humor, o metrô de Salvador foi e é alvo de críticas, mas também motivo de elogios e orgulho por parte dos governantes e por parte de moradores da cidade. De piada nacional, devido a sua extensão mínima e gastos públicos exorbitantes, para obra modelo de mobilidade e modernidade no estado da Bahia.

Em consideração a ideia de que “a produção do conhecimento e a reflexão acadêmica estão relacionadas aos contextos sociais, econômicos, políticos e culturais nos quais ocorrem” (TROTТА, 2011, p.117), propomo-nos examinar, a partir dos Estudos Culturais, quais disputas discursivas a implantação da rede metroviária de Salvador tem gerado diante das transformações, sociais, culturais e econômicas ocorridas na cidade. Entendendo discurso como “maneiras de se referir a um determinado tópico, ou prática, ou sobre ele construir conhecimento (...) imagens e práticas que suscitem variedades no falar, formas de conhecimento (...) atividade social, ou lugar institucional na sociedade” (HALL, 2016, p. 26).

---

<sup>6</sup> Programa criado em 2007 no governo de Luiz Inácio Lula da Silva que investiu recursos públicos e privados no planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana entre outras, como as obras de ampliação dos aeroportos e obras de mobilidade como a construção do metrô de Salvador.

<sup>7</sup> Metrô deve chegar até a região de Águas Claras em 2020: <http://atarde.uol.com.br/bahia/salvador/noticias/1925673-metro-deve-chegar-ate-a-regiao-de-aguas-claras-em-2020>. Acesso em 20 de jan. 2018.

<sup>8</sup> Metrô de Salvador (BA): <http://www.pac.gov.br/mochilao/metro-de-salvador-ba>

<sup>9</sup> Wikipédia. Metrô de Salvador: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Metr%C3%B4\\_de\\_Salvador#Estat%C3%ADsticas](https://pt.wikipedia.org/wiki/Metr%C3%B4_de_Salvador#Estat%C3%ADsticas)

Os Estudos Culturais “é caracterizado por um certo modo de olhar (ou de abordar) os fenômenos sociais” (GOMES; JANOTTI, 2011, p.7), tem uma concepção de cultura como um espaço antropológico e sociológico, marcado “por diálogos, disputas e tensões; caracterizado por relações de poder (hegemonias) e suas contrapartidas contra-hegemônicas” (GOMES; JANOTTI, 2011, p.7). A partir dessa concepção usamos como fundamentação teórica a abordagem sobre discurso de Michel Foucault (*apud* Hall, 2016), as contribuições de Stuart Hall (2016) e de Renato Ortiz (1994).

### **Mobilidade urbana em Salvador: uma questão de vida e morte**

A discussão sobre mobilidade, com todas as implicações sociais e políticas possíveis decorrentes dela (acessibilidade, integração, modernidade, desigualdade, segurança etc) é recorrente nas grandes cidades. Naturalmente, tema caro à cidade, em sua multiplicidade de demandas, a mobilidade toca todo o tecido social, porque atrelada ao direito de locomoção das pessoas. A mobilidade comporta, portanto, a heterogeneidade de uma população, com suas diferentes e múltiplas demandas, o que significa dizer que a mobilidade pressupõe a multiplicidade de vozes no que diz respeito à formulação de estratégias de locomoção de uma população.

Algumas questões nos moveram na construção deste trabalho, quais são: O que é mobilidade para os diferentes sujeitos envolvidos? Quais formas de mobilidade os discursos prevêm? Quais sujeitos estes discursos querem criar? O eleitor, o cidadão, o usuário? A mobilidade que o governo oferece acha-se como adequada aos soteropolitanos? Quais mecanismo dão legitimidade ao discurso? As propagandas do governo, como por exemplo, um ator vestido de uma velha sabida, que sugere que ir de metrô é mais seguro?<sup>10</sup> A apresentação estética da mensagem os argumentos? Quais práticas, dentro do governo e prefeitura, inclusive da CCR, regulam as condutas dos sujeitos envolvido no discurso de mobilidade?

Portanto, discutir mobilidade, a partir dos Estudos Culturais, no contexto soteropolitano, é tentar compreender como o projeto de mobilidade, proposto para o metrô, é ressignificado, deslocado, confirmado ou contestado, posto à prova ou à corroboração, pelas apropriações dos diferentes sujeitos envolvidos. Interessa-nos saber

---

<sup>10</sup> [pisitmota](https://www.instagram.com/p/BbbpigsgUXk/?hl=pt-br&tagged=metrodesalvador) Oooooo meu fiooo vá de metrô. ..vá de boa vá com segurança! [@ccrmetrobahia](https://www.instagram.com/p/BbbpigsgUXk/?hl=pt-br&tagged=metrodesalvador)  
<https://www.instagram.com/p/BbbpigsgUXk/?hl=pt-br&tagged=metrodesalvador>

de que maneiras os discursos põem em jogo essas disputas em torno do metrô, um alibi para uma discussão mais ampla acerca das disparidades sociais e políticas locais.

Mover-se pela cidade é um ato cotidiano que interfere no direito e bem estar do cidadão. Uma necessidade básica de todas as cidades do mundo, pensar o ir e vir das pessoas torna-se uma questão de vida e morte principalmente em uma metrópole como Salvador. Viver em Salvador apresenta-se como um desafio para o habitante da cidade, que todos os dias precisa percorrer ruas mal pavimentadas, sem sinalização, sujas, pouco iluminadas e sujeitas à violência. Destoante da realidade da cidade, a Constituição Brasileira<sup>11</sup>, através das diretrizes instituídas pela lei N.º 12.587, de 03 de janeiro de 2012, tem por definição “contribuir para o acesso universal à cidade (...) por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana”.

Matriz de uma série de outras modificações que ainda serão implantadas<sup>12</sup>, como o VLT<sup>13</sup>, o metrô é colocado hoje pelo Governo do Estado e mídia local como meio de driblar o trânsito caótico provocado pelo excesso de carros, o desgaste do ônibus e a insegurança de andar pela cidade. No entanto, outros problemas como a distância entre as estações, dos pontos de ônibus, o fato do serviço não atender a maioria dos bairros da cidade e a falta de conexão aos transportes alternativos, como a bicicleta, deixam à parte questões caras à população, que se manifesta: (1) “Usuários relatam insegurança nas passarelas que dão acesso ao metrô<sup>14</sup>”; (2) “A Tarde ouviu dos ciclistas que, mais do que seguir até as estações de bicicleta e pegar o metrô, querem transportar os equipamentos nos vagões, como ocorre mundo afora<sup>15</sup>”. Em resposta, a empresa que administra o transporte público diz que apenas bicicletas dobráveis poderão ser transportadas, assim mesmo apenas nos primeiros e últimos vagões.

Enquanto o metrô é convocado como resolução para os problemas de mobilidade, a integração ônibus-metrô é trazida pela prefeitura como recurso de bem estar social. Entretanto os usuários apontam a diminuição das linhas na cidade, mesmo nos bairros que não possuem o serviço do metrô, e mais tempo de espera nos pontos de

---

<sup>11</sup> Plano de mobilidade-lei N.º 12.587, de 03 de janeiro de 2012  
[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm)

<sup>12</sup> Wikipédia. Metrô de Salvador:  
[https://pt.wikipedia.org/wiki/Metr%C3%B4\\_de\\_Salvador#Estat%C3%ADsticas](https://pt.wikipedia.org/wiki/Metr%C3%B4_de_Salvador#Estat%C3%ADsticas). Acesso em 20 de jan. 2018.

<sup>13</sup> Confira o projeto do VLT do Subúrbio: <https://www.youtube.com/watch?v=JmHzm8Y4oy8>. Acesso em 20 jan. 2018

<sup>14</sup> <http://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/usuarios-relatam-inseguranca-nas-passeiras-que-dao-acesso-ao-metro/>. Acesso em 13 de abr. 2018.

<sup>15</sup> <http://atarde.uol.com.br/bahia/salvador/noticias/1897150-uso-de-vagas-dos-bicicletarios-do-metro-ainda-e-pequeno-na-capital>. Acesso em 13 de abr. 2018.

ônibus. (1) “Integração ônibus-metrô é alvo de críticas após extinção de itinerários<sup>16</sup>”, (2) “Tiraram várias linhas de ônibus (a prefeitura) e isto faz com que só se tenha a opção do metrô e vem acontecendo isto, mais a logística é do SETEPS e não dá CCR<sup>17</sup>”, (3) “Acordo para não demitir funcionários após integração foi descumprido, diz sindicato<sup>18</sup>”. Ou seja, há um abismo entre o que está escrito e a efetivação da lei de Mobilidade Urbana e o que foi acordado entre a prefeitura e o governo do estado.

Inclusive, no que diz respeito às leis, há um retrocesso na medida em que leis foram criadas e homologadas para equiparar a legislação estadual a legislação municipal no que se refere à idade mínima para gratuidade de idosos com menos de 65 anos no metrô: (1) “Com integração, idosos com menos de 65 anos perdem acesso gratuito ao metrô de Salvador<sup>19</sup>” (2) “Integração retira gratuidade para idosos entre 60 e 65 anos no metrô; tire dúvidas<sup>20</sup>” O governo afirma que tal medida foi necessária para efetivar a integração para os estudantes de Lauro de Freitas. Ou seja, os interesses do mercado são colocados em detrimento aos direitos da população, que é tratado como se fosse apenas uma regulamentação ordinária, sem análise do real impacto na vida dos usuários.

Permanece então o questionamento sobre qual mobilidade é convocada pelos diferentes atores que participam e constroem a cidade. A imagem do metrô é vendida como uma nova e melhor alternativa para os soteropolitanos, que alavanca Salvador como uma cidade moderna e traz um alívio para a mobilidade caótica da cidade. Entretanto, o sentido de modernidade passa a ser imposto, quando os hábitos e necessidades diários dos moradores são desrespeitados.

### **De piada nacional à obra modelo de mobilidade e modernidade no estado da Bahia.**

O metrô foi símbolo de modernidade na Europa em 1863, com a inauguração do sistema de transporte na cidade de Londres, Inglaterra. Cidades como Nova York e

---

<sup>16</sup> <http://atarde.uol.com.br/bahia/salvador/noticias/1911517-integracao-onibusmetro-e-alvo-de-criticas-apos-extincao-de-itinerarios>. Acesso em 13 de abr. 2018

<sup>17</sup> Comentário da usuária @marcinhacristinna no Instagram: Acesso em 13 de abr. 2018. <https://www.instagram.com/p/BUr1ttlAlij/?hl=pt-br&tagged=metr%C3%B4salvador>.

<sup>18</sup> <http://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/onibus-metropolitanos-ameacam-nao-parar-em-estacao-de-metro/>. Acesso em 15 de abr. 2018.

<sup>19</sup> <https://g1.globo.com/bahia/noticia/com-integracao-idosos-com-menos-de-65-anos-perdem-acesso-gratuito-ao-metro-de-salvador.ghtml>. Acesso em 29 de jan. 2018.

<sup>20</sup> <http://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/integracao-retira-gratuidade-para-idosos-entre-60-e-65-anos-no-metro-tire-duvidas/>. Acesso em 13 de jan. 2018.

Buenos Aires inauguraram os seus sistemas metroviários em 1904 e 1913<sup>21</sup> respectivamente, enquanto no Brasil o primeiro projeto para construção de um sistema metroviário data de 1927, que só foi inaugurado 47 anos depois, em 1974, na cidade de São Paulo, após seis anos de obras, no período do milagre econômico promovido pela Ditadura Militar, com a abertura da economia nacional para o capital estrangeiro<sup>22</sup>.

Parece tradição no Brasil as obras públicas demoram décadas para ficarem prontas. Salvador é a quarta maior cidade do país com 2.938.092 de habitantes, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)<sup>23</sup> e só recentemente, em 2014, conseguiu inaugurar o sistema metroviário, como um projeto para estruturar a rede de transportes entre capital e região metropolitana e promover o desenvolvimento social e econômico das cidades beneficiadas diretamente com tal empreendimento de mobilidade.



Figura 1 - Cartum critica os gastos nas obras do metrô. (Imagem Política Livre)

O atraso nas obras, os diversos adiamentos na inauguração, os gastos de dinheiro público e privado investidos e a extensão mínima de pouco mais de seis quilômetros, gerou uma série de piadas nas redes sociais, nos jornais locais e nacionais, em sites e programas de humor e até uma aparição no seriado A Grande Família da Rede Globo de Televisão<sup>24</sup>. A revista Istoé, em 2009<sup>25</sup>, com a matéria Piada Pronta, e o programa CQC

<sup>21</sup><https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2016/12/15/por-que-o-brasil-tem-menos-metro-que-cidades-como-nova-york-e-londres.htm> Acesso em 29 jan. 2018

<sup>22</sup><http://acervo.oglobo.globo.com/em-destaque/apos-6-anos-de-obras-metro-de-sao-paulo-primeiro-do-pais-inaugurado-em-1974-12730229> Acesso em 29 jan. 2018

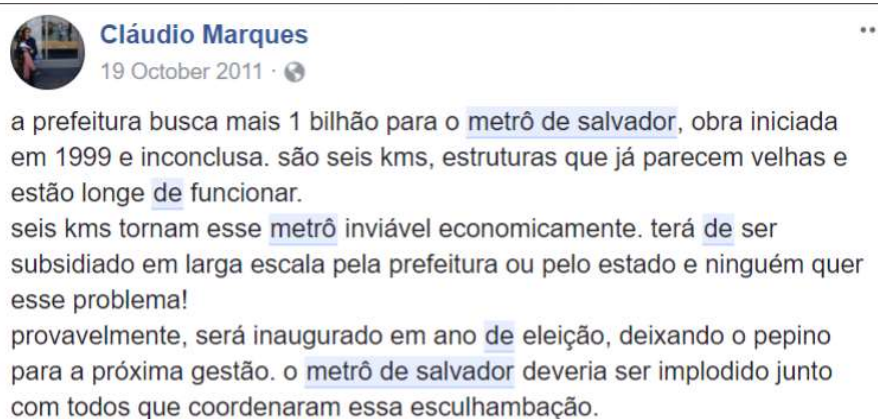
<sup>23</sup><http://g1.globo.com/bahia/noticia/2016/08/salvador-perde-o-posto-de-3-maior-capital-do-pais-para-brasilia-diz-ibge.html> Acesso em 29 jan. 2018

<sup>24</sup><http://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/metro-de-salvador-vira-piada-em-episodio-de-a-grande-familia/> Acesso em 29 de jan. 2018.

<sup>25</sup>[https://istoe.com.br/32562\\_Piada+PRONTA/](https://istoe.com.br/32562_Piada+PRONTA/) Acesso em 29 de jan. 2018

da TV Bandeirantes<sup>26</sup>, em seu quadro Proteste Já, em 2010, identificam a construção do metrô como a “síntese do que há de pior na administração pública brasileira: corrupção, burocracia, incompetência e descaso com o cidadão”.

O site de humor Sensacionalista fez menção às obras da rede metroviária de Salvador em duas publicações, uma comparando o atraso das obras ao adiamento de lançamento do filme Chatô de Guilherme Fontes<sup>27</sup> e outra colocando-a como uma das obras mais demoradas da história como a transposição do Rio São Francisco e as Pirâmides do Egito<sup>28</sup>. Por parte da população, as manifestações críticas possuem também tons jocosos, como por exemplo o bolo de aniversário de 12 anos do metrô de Salvador<sup>29</sup>, ou as piadas no *Instagram* tais como: “Até que enfim... inauguramos... Rsrsrcs”<sup>30</sup>; “Vivi para tirar um *selfie* no Metrô de Salvador!”<sup>31</sup>. Entendemos que o humor, a sátira e a ironia nos discursos apresentados contestam a naturalização na demora e na corrupção de obras públicas.



**Figura 2 - Críticas mais ácidas também foram encontradas.**

Após a inauguração, o enquadramento da maioria dos discursos mudou. Regularidades discursivas como novo, moderno, clássico, segurança, conforto, eficiência, etc, são constantes e permeiam os diversos discursos analisados. Naturalmente, as abordagens dos diversos sujeitos envolvidos, em embates, são

<sup>26</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=FybZ9mTHL-Y> e

<https://www.youtube.com/watch?v=2HCIFcVbdIY> Acesso em 29 de jan. 2018

<sup>27</sup> <http://www.sensacionalista.com.br/2015/12/02/adiado-mais-uma-vez-processo-de-cunha-estaria-nas-maos-de-guilherme-fontes/> Acesso em 29 de jan. 2018

<sup>28</sup> <https://www.sensacionalista.com.br/2015/02/24/transposicao-do-rio-sao-francisco-disputa-com-as-piramides-como-obra-mais-demorada-da-historia/> Acesso em 29 de jan. 2018

<sup>29</sup> Manifestantes "comemoram" 12 anos do metrô com bolo de aniversário:

<http://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/manifestantes-comemoram-12-anos-do-metro-com-bolo-de-aniversario/>. Acesso em 29 jan. 2018.

<sup>30</sup> [https://www.instagram.com/p/Bd6hHrBHKA\\_/?hl=pt-br&taken-at=349849634](https://www.instagram.com/p/Bd6hHrBHKA_/?hl=pt-br&taken-at=349849634). Acesso em 29 de jan. 2018

<sup>31</sup> <https://www.instagram.com/p/pq313PufhD/?hl=pt-br&tagged=metr%C3%B4salvador> Acesso em 29 de jan. 2018

diferenciadas. O Governo do Estado, prefeitura e a empresa CRR Metrô lançam mão de um discurso mais estatal, regulador e desenvolvimentista, tais como: (1) “Todas as estações terão arquitetura moderna, com amplos espaços, iluminação natural e paisagismo integrado”; (2) “(...)cerca de três mil novos empregos serão gerados com a ampliação das intervenções<sup>32</sup>”; (3) “(...) na tentativa de promover a mudança de hábito dos passageiros (...) para conscientizar a população sobre práticas de cidadania e segurança(...)”<sup>33</sup>.

O Jornal Correio da Bahia, amparado pelos critérios de noticiabilidade e interesses próprios, trata do tema em um sentido estritamente informativo, com pouco aprofundamento em pontos centrais à população e à cidade, em manutenção ao discurso hegemônico. Como exemplo, podemos citar: (1) “Mais modernos, novos trens do Metrô são apresentados; bancos homenageiam Bahia e Vitória<sup>34</sup>”; (2) “Metrô de Salvador faz viagem de teste até o Aeroporto<sup>35</sup>” (3) “Metrô vai começar operar a partir das 4h durante Festival Virada Salvador<sup>36</sup>”.

Existe um relativo silêncio sobre o tipo de Parceria Público Privada. Reportagens em jornais como Folha de São Paulo (1) “Empreiteiras são acusadas de desvios no metrô de Salvador<sup>37</sup>”, Jornal A Tarde (2) “Enfim, a caixa-preta do velho metrô de Salvador na pauta<sup>38</sup>”, por exemplo, noticiam as questões sobre corrupção, a operação “Castelo de Areia” que foi embargada pela STF. Entretanto são informações muito fragmentadas, de pouca profundidade sem nenhum questionamento sobre esse modelo de administração PPP onde empresas privadas exploram o serviço e o espaço público durante 30 anos e ainda recebem subsídio do governo<sup>39</sup>, alterando a dinâmica cultural local e impondo as regras do mercado.

Os elogios dos usuários, por sua vez, têm um caráter de pertencimento à cidade, convocam o signo do moderno comparando as estações de metrô a cidades

---

<sup>32</sup><http://www.ccrmetrobahia.com.br/imprensa/noticias/Avenida-Paralela-recebe-marco-fundamental-da-Linha-2-do-metro?releaseId=10593>. Acesso em 29 de jan. 2018.

<sup>33</sup><http://www.ccrmetrobahia.com.br/imprensa/noticias/Estacoes-e-trens-do-metro-de-Salvador-recebem-esquetes-itinerantes-de-Pisit-Mota-em-acao-educativa-de-cidadania-e-seguranca?releaseId=34385>

<sup>34</sup><http://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/mais-modernos-novos-trens-do-metro-sao-apresentados-bancos-homenageiam-bahia-e-vitoria>. Acesso em 20 de jan. 2018.

<sup>35</sup><http://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/metro-de-salvador-faz-viagem-de-teste-ate-o-aeroporto/>

<sup>36</sup><http://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/metro-vai-comecar-operar-a-partir-das-4h-durante-festival-irada-salvador/> Acesso em 20 de jan. 2018

<sup>37</sup><http://www1.folha.uol.com.br/poder/2015/04/1612404-empiteiras-sao-acusadas-de-desvios-no-metro-de-salvador.shtm> Acesso em 13 de abr. 2018

<sup>38</sup><http://atarde.uol.com.br/coluna/tempopresente/1921925-enfim-a-caixapreta-do-velho-metro-de-salvador-na-pauta-premium> Acesso em 13 de abr. 2018

<sup>39</sup><http://www.mobilize.org.br/noticias/4906/governo-da-bahia-muda-lei-para-permitir-subsidio-ao-metro-e-preve-deficit.html?print=s>. Acesso em 20 de jan. 2018.



desenvolvidas como Dubai: (1) “Parece que é em Dubai, mas é o metrô de Salvador<sup>40</sup>” (2) “Dia de passear de metrô em Salvador! Melhor que muitos da Europa<sup>41</sup>” (3) “Um novo clássico em Salvador: Estações Centopeia<sup>42</sup>”. Por sua vez, as críticas giram em torno da falta de mobilidade, obrigatoriedade na integração, falta de segurança nas passarelas entre outros: (1) “Não, CCR Metrô Bahia. De bicicleta não cansa<sup>43</sup>” (2) “O metrô deveria ser um transporte a mais e não uma imposição<sup>44</sup>”, (3) “O que cansa é caminhar milhas em passarelas infinitas que levam a estações no meio do nada<sup>45</sup>”.

O projeto de arquitetura de nove estações do metrô de Salvador foi indicado ao prêmio *World Architecture Festival (WAF) 2017*<sup>46</sup>. Em contraposição a esse modelo arquitetônico, uma crítica foi publicada no mês de janeiro na revista Piauí, intitulada “Obra do metrô segrega bairros e destrói jardim de Burle Marx em Salvador<sup>47</sup>”. O artigo, assinado pelo arquiteto e ensaísta Francesco Perrotta-Bosch, questiona o modelo de construção adotado, o tamanho das estações, o possível estrago ambiental provocado pela construção com a destruição do jardim na Avenida Paralela e principalmente afirma que a construção separou e murou os bairros pobres do restante da cidade.

No artigo Bosch para fazer essa crítica traz o modelo de construção do metrô na cidade de Porto, em Portugal, que foi construído segundo ele, em harmonia com a paisagem da cidade, diferente do de Salvador que no entender do ensaísta tratam-se de construções “mastodônticas” e “espalhafatosas” que gastaram muito mais dinheiro público do que uma construção subterrânea. No entanto, o autor não apresenta um cálculo comparativo comprovando sua tese. Segundo Bosch, o metrô de Salvador foi construído sob um raciocínio tecnicista “que usa como argumento o número de usuários, o espaço das catracas, a velocidade do veículo, e ignora o impacto no tecido urbano.

---

<sup>40</sup> <https://www.instagram.com/p/BUciATch5JY/?hl=pt-br&tagged=metr%C3%B4salvador>. Acesso em 29 jan. 2018.

<sup>41</sup> <https://www.instagram.com/p/Bd9BPuqBMd6/?hl=pt-br&tagged=metrosalvador> Acesso em 20 de jan. 2018

<sup>42</sup> <https://www.instagram.com/p/BeAdg2igw1o/?hl=pt-br&tagged=metrosalvador> Acesso em 20 de jan. 2018

<sup>43</sup> <http://novoblogdodimitri.blogspot.com.br/2017/12/de-bicicleta-nao-cansa.html> Acesso em 21 de Jan. 2018

<sup>44</sup> <http://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/problema-em-trem-interrompe-parte-de-operacao-na-linha-2-do-metro/> Acesso em 29 de jan. 2018.

<sup>45</sup> <http://novoblogdodimitri.blogspot.com.br/2017/12/de-bicicleta-nao-cansa.html> Acesso em 21 de Jan de 2018

<sup>46</sup> <http://www.gazetadopovo.com.br/haus/arquitetura/estacoes-de-metro-de-salvador-sao-finalistas-de-premio-internacional-de-arquitetura/>. Acesso em 29 de jan. 2018

<sup>47</sup> <http://piaui.folha.uol.com.br/obra-do-metro-destroi-dunas-e-jardim-de-burle-marx-em-salvador/>. Acesso em 29 de jan. 2018

Renato Ortiz (1994), em *A Moderna Tradição Brasileira*, aponta que o importante é perceber a modernidade aparente e a realidade que salta aos olhos. “O frenesi que se vive a agitação dos novos tempos” (1994, p. 32), citando o exemplo da cidade do Rio de Janeiro que se adaptava a eletricidade, em contraste com a realidade da cidade com relação às favelas. Tomamos emprestado dele a ideia de que o moderno brasileiro se associa a valores como progresso e a civilização e trazemos seu conceito de cultura ornamental, que se refere a uma cultura de fachada, crendo que o mesmo pode ser argumentado na ideia de moderno encontrada nos discursos que analisamos sobre o metrô de Salvador. “Sua ornamentabilidade aponta para uma falsidade, vontade da classe dominante de se perceber enquanto parte da humanidade ocidental avançada” (ORTIZ, 1994, p. 30).

Quem chegar de metrô até aqui também vai encontrar uma estação de ônibus completamente reformada, com ampliação de plataformas, troca de todo o telhado, reforma nos banheiros e instalações para os motoristas. É uma estação renovada, com um investimento de mais de R\$ 20 milhões pra dar segurança, conforto e trafegabilidade aos ônibus que passam por aqui, disse o governador Rui Costa, em visita ao local, nesta sexta-feira (8). As novas instalações ganharam novo asfalto, piso de granito, rota tátil para deficientes visuais e o acesso à estação é feito sem catracas. Com uma área construída 23% maior que a anterior, contará com 17 baias de ônibus, capacidade para receber 126 veículos e 190 mil passageiros por dia<sup>48</sup>.

O que encontramos na maioria dos discursos analisados sob o signo do moderno sobre o metrô de Salvador está relacionado ao desenvolvimento econômico e social da sociedade brasileira trazida por Renato Ortiz, uma modernidade tardia, fora do lugar, uma cultura da ornamentação, um modernismo do subdesenvolvimento, que segundo Marshall Berman apud (ORTIZ 1994, p. 34) “é forçado de se construir sobre fantasias e sonhos de modernidade”. Segundo Ortiz, sonho e fantasia estão ligados a aspiração, desejo de modernização, não somente a ideia da cultura ornamental como fachada. Mas um sentido de modernidade que se realiza nos discursos.

### **Para quem serve o metrô?**

---

<sup>48</sup> <http://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/metro-chega-a-estacao-mussurunga-na-segunda-feira-11/>. Trecho de matéria no Jornal Correio da Bahia. Acesso em 13 de abr.2018

A partir da análise dos discursos oficiais de Prefeitura, CCR e Governo da Bahia, percebe-se uma disputa política acerca da legitimação de um responsável primeiro (o autor) pela implantação e integração completa dos sistemas de transporte coletivo. É possível perceber que a competição gera desdobramentos práticos negativos para a população, já que essas disputas discursivas saem do campo midiático e se materializam no cotidiano, como por exemplo nas opiniões acerca das reais demandas de mobilidade urbana, sempre ditadas pelo referencial do poder público do Estado.

A análise sob a perspectiva da pergunta “para quem serve o metrô?” nos faz questionar o modelo tarifário empregado pelas instituições gestoras e se os valores são adequados à realidade dos usuários dos transportes públicos da cidade. Ao entendermos este modelo tarifário como um dos locais em que os poderes operam, visualizamos as práticas discursivas acionadas na fabricação de verdades sobre o público alvo do transporte público, sendo que alguns desses artifícios agem diretamente sobre a mobilidade e a dignidade do cidadão de classe média e baixa e afeta diretamente seu direito de ir e vir.

Segundo a Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador (RMS) - 2012, 31,5% das viagens na RMS se faz por meio de ônibus municipal e 35,3% da população andam a pé. Tudo que está fora do padrão discursivo que legitima o valor da tarifa não é evidenciado nas plataformas oficiais das instituições de poder, tais como site oficial da CCR Metrô, notas em jornais e redes sociais, bem como nos portais da Prefeitura, Secretaria de Mobilidade de Salvador (SEMOB) e Governo do Estado.

Há por parte do governo do estado da Bahia da empresa que administra o sistema de transporte uma constância em divulgar através de propagandas e em notas nos jornais, que o metrô é um transporte mais seguro do que os ônibus, ou outros coletivos, pois possuem muitas seguranças e câmeras pelas estações. (1) “O novo equipamento contará com rampas, escadas rolantes inteligentes, piso tátil e câmeras de segurança<sup>49</sup>”, (2) “Passarelas do metrô ganham câmeras que vão identificar bandidos<sup>50</sup>”, (3) “O sistema metroviário conta com mais de 1.200 câmeras interligadas ao Centro de Controle Operacional (CCO), que realiza o monitoramento contínuo das estações, trens e áreas de acesso<sup>51</sup>”.

---

<sup>49</sup> <http://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/avenida-paralela-sentido-centro-sera-interditada-nesta-quarta/>. Trecho da matéria no jornal Correio da Bahia. Acesso em 13 de abr. 2018

<sup>50</sup> <http://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/passarelas-do-metro-ganham-cameras-que-vao-identificar-bandidos/>. Acesso em 13 de abr. 2018

<sup>51</sup> <http://www.ccrmetrobahia.com.br/imprensa/noticias/Metro-estende-horario-para-atender-o-publico-na-final-da-Copa-do-Nordeste?releaseId=28422>. Site da CCR Metrô Acesso em 13 de abr. 2018.

Segurança nesse sentido seria aumento no monitoramento, com grande investimento em tecnologias de ponta e patrulha constante por parte dos agentes de segurança e do policiamento que é reforçado durante os grandes eventos na cidade. De certa forma, com todo esse aparato o sistema de transporte passa a sensação de segurança, pois coíbe a ação de assaltantes dentro dos trens, todavia, os funcionários são seguranças patrimoniais que fiscalizam a ação de usuários, que passam a ser tratados como infrator ou vândalo, quando de algum modo, venha desrespeitar as regras de uso do novo sistema de transporte, que vem sendo divulgada nos jornais, no site da empresa e no sistema de som dos trens.

Esse discurso sobre segurança e modernidade valorizou a região perante a opinião pública, aumentou os custos de bens e serviços afetando sobretudo a população de baixa renda que já trabalhava nas estações como vendedores ambulantes: (1)“Ambulantes da rodoviária temem ser retirados do local<sup>52</sup>”, (2)“Ambulantes reclamam da redução das vendas após mudanças na Estação Mussurunga, em Salvador<sup>53</sup>”.

Espaço que antes era público, agora é administrado por uma empresa privada, será loteado para os empresários que tem como pagar, causando assim a expulsão dos vendedores ambulantes das estações. Trata-se, como pontuou Ortiz, de uma modernidade que se dá, no contexto brasileiro, em detrimento dos mais pobres. Com efeito, os ricos, utilizando-se das ferramentas institucionais, aumentam seus poderes políticos e econômicos através dos “avanços” proporcionados pelo capitalismo, ora travestido de “modernidade”, ora de “o novo”, em contraposição ao “velho”, que há algum tempo era o novo.

### **Considerações finais**

Buscamos examinar neste artigo como se deram os embates discursivos em torno da implantação da rede metroviária de Salvador a partir de discursos da mídia local, do Governo do Estado, prefeitura, empresa que administra o metrô e usuários por meio de postagens em redes sociais. Identificamos que as disputas discursivas em

---

<sup>52</sup><https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/ambulantes-reclamam-da-reducao-das-vendas-apos-mudancas-na-estacao-mussurunga-em-salvador.ghml>. Acesso em 20 de jan. 2018.

<sup>53</sup><https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/ambulantes-reclamam-da-reducao-das-vendas-apos-mudancas-na-estacao-mussurunga-em-salvador.ghml>. Acesso em 20 de jan. 2018.

relação à implantação do metrô está às voltas com problemas antigos de desigualdade, como disputas de classes e políticas, pontos relativos à nossa história enquanto nação.

A partir do pensamento de Ortiz (1994), acreditamos que as discussões sobre o metrô a partir dos discursos publicados pelos jornais locais, pelos sites oficiais do governo do estado, prefeitura e a CCR Metrô revelam marcas da modernidade sob o sentido do progresso e da civilização tão almejados na década de 1930 como o processo de industrialização e o “milagre econômico” da década de 1970.

A sensação da população é que os ônibus foram retirados para forçar a utilização do novo meio de transporte, que precisa ser lucrativo para as empresas que o administram. Essa integração forçada também diz muito dos interesses dos empresários de ônibus que diminuem as frotas para diminuir os custos, demitindo funcionários.

No caso dos jornais, as reportagens são muito parecidas umas com as outras, cuja leitura nos mostra que as fontes são na maioria das vezes usadas para reafirmar as posições oficiais da prefeitura e do estado do que propriamente encaminhar a discussão para os interesses dos habitantes da cidade sobre mobilidade, integração, uso consciente do dinheiro público. Não há uma abertura para diálogo com a população para discutir, por exemplo, se o modelo comercial de exploração dos espaços internos das estações coexistiria com o comércio local, que é em sua maioria composta pelo mercado informal de vendedores ambulantes.

Não estamos afirmando com isso que não há uma discussão sobre a efetiva mobilidade e integração dos sistemas de transportes, porém o que mais se vende é o sentido de avanço, progresso, desenvolvimento, em uma cidade que tem a base da sua sustentação econômica no turismo. Tratam-se, no entanto de pontos de vista vinculados a instituições que possuem um interesse imediato no mercado, mas que não se constituem em objetos de reflexão sobre os interesses da população.

## **Referências**

FOUCAULT, Michel. História da Sexualidade I: vontade de saber. Rio de Janeiro: Editora Graal, 1988. p.102-113.

\_\_\_\_\_. **A ordem do discurso**. São Paulo, Editora Loyola, 1999.

GOMES, I.; JANOTTI JUNIOR, J. **Comunicação e Estudos Culturais**. Salvador: Edufba, 2011.

HALL, Stuart. **Cultura e Representação**. Rio de Janeiro: Editora PUC-Rio, Apicuri, 2016.

ORTIZ, Renato. **A Moderna Tradição Brasileira**. 5º ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1994

TROTTA, Felipe. **Modernidade, mundialização e cultura internacional popular: Renato Ortiz e os estudos brasileiros sobre cultura**. IN: GOMES, I.; JANOTTI JUNIOR, J. Comunicação e Estudos Culturais. Salvador: Edufba, 2011.

### **Outros links de pesquisa**

AMORIM, P. H. Por que o metrô de Salvador é um sucesso? Disponível em: <<https://www.conversaafiada.com.br/brasil/por-que-o-metro-de-salvador-e-um-sucesso>>. Acesso em: 05 jan. 2018.

Band Cidade - "Trens do Subúrbio ferroviário serão substituídos por Vlt". Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=3nEMiQQ8TjI>>. Acesso em: 03 jan. 2018.

Chuva alaga terminal rodoviário da CCR Metrô em Salvador. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=4xprpbuMhBc>>. Acesso em: 22 dez. 2017.

Conheça o metrô de Salvador. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=XpX7BBukHtk>>. Acesso em: 23 dez. 2017.

CORRIDA MALUCA. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=kHZCIdcL-Zs>>. Acesso em: 23 dez. 2017.

GERICK, G. 1863: Londres inaugura o primeiro metrô do mundo. DW Brasil, Calendário Histórico. Disponível em: <<http://www.dw.com/pt-br/1863-londres-inaugura-o-primeiro-metr%C3%B4-do-mundo/a-297312>>. Acesso em: 20 dez. 2017.

HAUBERT, F. O Metrô e Sua Evolução Pelo Mundo, Desde a Origem com os Trens. Disponível em: <<https://fabiohaubert.com.br/metro/>>. Acesso em: 20 dez. 2017.

MAINHA E JUNIOR NO METRÔ. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=HuxtITomhJg>>. Acesso em: 23 dez. 2017.

Metrô. Desciclopédia. Disponível em: <<http://desciclopedia.org/wiki/Metr%C3%B4>>. Acesso em: 20 dez. 2017.

Metrô de Salvador do ponto de vista de um Feirense. Disponível em: <[https://www.youtube.com/watch?v=1\\_hr0glvIR0](https://www.youtube.com/watch?v=1_hr0glvIR0)>. Acesso em: 03 jan. 2018.

Metrô de Salvador - Lula cobra de João Henrique conclusão do metrô de Salvador.  
Disponível em: <<https://vidmoon.co/video/gWWIzFINVKDlxWAZgE>>. Acesso em: 20 dez. 2017.

Metrô de Salvador x Trem do Subúrbio #TVLuck. Disponível em:  
<<https://www.youtube.com/watch?v=-iJwdnZH-Nk>>. Acesso em: 03 jan. 2018.

Metropolitano. Wikipédia. Disponível em:  
<<https://pt.wikipedia.org/wiki/Metropolitano>>. Acesso em: 20 dez. 2017.

Mulheres no metrô de Salvador / TVE BAHIA. Disponível em:  
<<https://www.youtube.com/watch?v=Y17XLarL-oc>>. Acesso em: 03 jan. 2018.

VASCONCELOS, L. Enfim, a caixa-preta do velho metrô de Salvador na pauta.  
Disponível em:<<http://atarde.uol.com.br/coluna/tempopresente/1921925-enfim-a-caixapreta-do-velho-metro-de-salvador-na-pauta-premium>>. Acesso em: 20 dez. 2017.

VLT do Subúrbio de Salvador. Disponível em:  
<<https://www.youtube.com/watch?v=00PtC9acDQ>>. Acesso em: 03 jan. 2018.